EDITORIAL

Vieilles habitudes

Les canicules survenues avant même l'été devraient accélérer la prise de conscience sur le réchauffement climatique s'il le fallait encore. Le système ferroviaire a montré ses faiblesses face à la chaleur, avec des retards, des ralentissements et des suppressions de trains. Mais les messages les plus fréquemment entendus portaient sur la nécessité de s'hydrater, de se ménager et de fermer les volets. Et après ? Rien ou pas grand-chose pour contrecarrer les aléas climatiques appelés à se multiplier à l'avenir en devenant plus intenses et plus longs.

Le moment était pourtant propice : le gouvernement vient de mettre en consultation le contrat de performance qu'il compte signer avec SNCF Réseau. On y trouve de grandes déclarations sur la hausse des investissements qui permettront de régénérer, dans les prochaines années, les infrastructures. Mais le doute est permis. D'une part, ce qui est prévu permettra tout juste d'arrêter le vieillissement du réseau, pas de le rajeunir. D'autre part, les pouvoirs publics affichent des investissements en hausse pour le fer mais sans en donner le mode d'emploi.

L'État, en manque d'argent, parie sur des bénéfices mirobolants qui devront être engrangés par SNCF Réseau en quelques années pour financer en partie les travaux : un cash flow libre du gestionnaire des voies à 1,6 milliard d'euros en 2033 alors qu'il n'était que de 30 millions d'euros en 2024. Difficile à croire même dans le contexte actuel de dynamisme du trafic voyageurs et d'appétit de quelques opérateurs qui voudraient bien se faire une place sur le marché.

L'État n'est donc toujours pas prêt à mettre la main à la poche malgré le fort consensus sur l'urgence à rénover le réseau. En revanche, il est prêt à s'endetter encore pour un nouveau projet de LGV (GPSO) onéreux en le confiant à SNCF Réseau. Et il avantage un peu plus l'aérien en abaissant de 65 % la taxe sur le transport aérien de passagers pour les lignes relevant de l'aménagement du territoire. Les vieilles habitudes ont la vie dure.

Marie-Hélène POINGT

SOMMAIRE

Actualités 6

6 - **À la Une.**
- **Le contrat de performance Etat-SNCF Réseau en consultation**

8 - Ça s'est passé en juin

18 - Les contrats

20 - L'actualité
- **Canicule : pourquoi autant de retards, de ralentissements et de suppressions de trains**

Dossiers 30

30 - **Recyclage et récupération, piliers de l'économie circulaire**

42 - **Vélo et transport public. Une nouvelle approche de l'intermodalité**

52 - **Quand la gare joue le bien manger**

60 - **Au Mobco, le ministre Tabarot rappelle le chemin à parcourir**

67 - **L'expo des bus au Mobco. L'électromobilité en vedette**

73 - **Incontournable salon VivaTech**

80 - **Équipementiers & Services : Volgelsang traite les eaux usées des trains SNCF**

Forum 86

86 - **Conférence VRT. Petites lignes, grandes ambitions**

92 - **Club VRT. Les nouveaux défis des sociétés d'ingénierie, ce qu'en disent Égis et Setec**

96 - **La tribune de 6t. Le marché du vélo ne ralentit pas, il se transforme**

101 - **Appels d'offres**

Directeur : Vincent Lalu. RÉDACTION. **Rédactrice en chef :** Marie-Hélène Poingt. Yann Goubin (SNCF et territoires), Philippe Hérissé (industrie ferroviaire et bus), Sylvie Andeau. **Directeur artistique :** Frédéric Demarquette. **Rédacteurs-graphistes :** Jade Cédile **Internet :** Pierre Lalu (marketing digital). **Fabrication :** Pascal Riffaud. **Imprimeur :** ISI Print (93). GESTION. **Responsable comptabilité :** Frédéric Dupont. ABONNEMENT. **Directrice des ventes et du marketing :** Victoria Irizar. **Assistante commerciale :** Cindy Colle. **Service abonnements :** abonnement@laviedurail.com. Tél. : 01 49 70 12 20. PUBLICITÉ. **Directrice de clientèle :** Emilie Podsadni - emilie.podsadni@laviedurail.com. **Directrice de clientèle :** Sandrine Rousset - sandrine.rousset@laviedurail.com. **Technique :** Marie-Line Renaud - maryline.renaud@laviedurail.com. **Evénementiel :** Elliott Nyssen. **Les Editions *La Vie du Rail* :** Société anonyme au capital de 42 343,41 euros. **Principaux actionnaires :** Vincent Lalu, *Le Monde*. Durée de la société 99 tans. RCS Paris 8334 130 127 – ISSN 2269-4544. Dépôt légal C 235-10-18. 4, rue de la Michodière, 75002 Paris. *La Vie du Rail* décline toute responsabilité quant aux documents qui lui sont soumis ; insérés ou non, ils ne sont jamais rendus. Numéro de commission paritaire 1126 T 90055. **© de couverture :** © Aurore Baron - SNCF Voyageurs / © Jade C. / © Région Pays de la Loire - Ouest Médias / © VRT

LE TRI + FACILE MAGAZINE BAC DE TRI

PEFC

Intérieur : Origine du papier : Belgique. - Taux de fibres recyclées : 0 % - Certification : PEFC 100 %, Ptot 0,008 kg/t.
Couverture : Origine du papier : Suède. - Taux de fibres recyclées : 0 % - Certification : PEFC 100 %, Ptot 0,022 kg/t.

VOS CONTACTS

► Publicité/Partenariats
Emilie Podsadni
Tél. : 01 49 70 12 04 - emilie.podsadni@laviedurail.com

► Directrice de Clientèle
Sandrine Rousset
Tél. : 07 81 60 13 46 - sandrine.rousset@laviedurail.com

► Evénementiel
Elliott Nyssen
Tél. : 01 49 70 12 05 - elliott.nyssen@laviedurail.com

Offre d'abonnement en page 77 ou sur www.ville-rail-transports.com

Tarif d'abonnement : 180 euros pour 12 numéros + 47 Lettres confidentielles + accès illimité au site internet. **Abonnez-vous sur www.ville-rail-transports.com**

Le contrat de performance Etat-SNCF Réseau en consultation

Trafic en hausse, dette sous contrôle, investissements massifs : le futur contrat État-SNCF Réseau fixe la feuille de route du rail jusqu'en 2033. Reste à trouver 1,5 milliard d'euros par an pour tenir les promesses.

© SNCF Réseau

Travaux de voie.

L'intégralité du projet de contrat de performance entre l'Etat et SNCF Réseau pour la période 2024-2033 vient d'être dévoilé. Il fixe des obligations de résultat pour le gestionnaire et des engagements de financement de la part de l'Etat. Mis en consultation auprès des acteurs du ferroviaires et étudié par l'autorité de régulation des transports, il devrait faire l'objet d'une signature définitive à l'automne.

Faire rouler 800 000 trains de plus

Le développement des trafics ferroviaires est au cœur du contrat qui se fonde sur l'hypothèse d'une progression du nombre de trains en circulation de 25 % en 2033, soit 800 000 trains supplémentaires en 2033 par rapport à 2024 (TGV, TER, trains de fret). Cet objectif doit permettre l'équilibre économique de SNCF Réseau grâce à des recettes supplémentaires et une meilleure couverture de ses coûts. C'est ainsi que dans les annexes du document dévoilées par le journal Contexte, le gouvernement mise sur une très forte hausse du cash flow libre de SNCF Réseau, qui doit s'élever à 1,6 milliard d'euros en 2033. Or, il n'atteignait que 30 millions en 2024, rappelle le journal. La croissance sera permise par l'arrivée de nouveaux opérateurs qui doivent doper le trafic ferroviaire, veut croire le gouvernement.

Le contrat de performance prévoit des investissements massifs. Le chiffre n'a rien de nouveau : régénération et modernisation vont nécessiter 4,5 milliards d'euros par an. La maîtrise de l'endettement du gestionnaire n'est pas une option. SNCF Réseau doit se retrouver en 2033 avec une dette réduite de 25 % et une augmentation de ses capacités d'investissement de 550 millions d'ici 2030.

Pour stopper le vieillissement du réseau, il est prévu de rénover 1 000 km de voies chaque année contre 750 actuellement.

330 km de caténaires par an feront aussi l'objet de travaux, grâce à des « *méthodes industrielles innovantes* ». 45 ouvrages d'art seront traités annuellement, contre une trentaine actuellement. Les secteurs de circulation sous commande centralisée du réseau (CCR) seront portés à 89, soit + 60 %, la part des postes de signalisation anciens diminuant mais restant largement majoritaire sur le réseau.

Demander plus de fonds européens

Les efforts de performance opérationnelle du gestionnaire doivent s'accorder d'une maîtrise des coûts exigeante. L'Etat s'engage à y veiller, mais aussi à trouver 1,5 milliard d'euros supplémentaires par an à compter de 2028 soit un total de 4,5 milliards, indexé sur l'inflation, ce qui n'était pas le cas du contrat précédent. Les équipes du ministre des Transports assurent bien avancer sur « *des pistes de briques concrètes* » dès cette année et promettent des annonces à l'été.

L'une porte sur la récupération de fonds perçus par l'Etat au titre des Certificats d'Economies d'Energie, aides versées aux entreprises et dont celles du transport lui bénéficient peu. Récupérer quelques dizaines de millions relèverait donc d'un rééquilibrage que Bercy peut valider.

Une deuxième piste concerne l'utilisation de fonds européens négociés à Bruxelles dans le cadre financier pluriannuel. « *L'Italie avait obtenu des milliards pour les transports dans le cadre du plan de relance européen. On peut négocier plus* », assure-t-on au ministère des Transports.

Le contrat de performance en chiffres

- 1 000 km de voies rénovées chaque année contre 750 actuellement.
- Augmentation de 25 % de la régénération de caténaires pour atteindre 330 km par an, soit plus de 3 200 changés d'ici 2033.
- 45 ouvrages d'art traités annuellement (ponts ferroviaires, tunnels, ...), contre une trentaine actuellement.
- 89 secteurs de circulation vont passer sous commande centralisée du réseau (CCR) soit + 60 %.

La troisième option est de faire appel à des financements privés. L'appétit pour des infrastructures décarbonées ou de type systèmes ERTMS est là. Le projet de loi-cadre ouvre des portes à ces fonds spécialisés. Concernant le texte de loi tant attendu, on confirme au ministère, qu'il est encore possible qu'il soit inscrit à l'agenda de l'assemblée nationale avant l'été. « *Nous sommes les premiers sur la liste d'attente* ». ■

Sylvie ANDREAU

L'État confirme le financement public de la LGV Bordeaux-Toulouse

La décision a été rapide. Un mois et demi après avoir réaffirmé l'engagement de l'État en faveur du Grand Projet du Sud Ouest (GPSO), Sébastien Lecornu a précisé les modalités de financement de la LGV Bordeaux-Toulouse qu'il avait alors qualifiée « *d'irréversible* ». Dans une lettre que nous nous sommes procuré, envoyée le 22 juin à Carole Delga, présidente de l'Occitanie, et à Alain Rousset, président de la Nouvelle-Aquitaine, le Premier ministre indique que la réalisation passera par un marché de conception-réalisation. Autrement dit, l'État participera au financement comme le réclamaient les élus locaux. « *Ce schéma s'avère le plus rapide concernant le lancement des marchés* », justifie le Premier ministre.

Il confie à SNCF Réseau « *la maîtrise des coûts et des délais de réalisation du projet afin que la mise en service de cette ligne soit aussi rapide que possible* », écrit-il. Il donne ainsi raison aux élus locaux qui se montraient opposés à un recours à un PPP (partenariat public privé). Et contredit du même coup le Conseil d'orientation des infrastructures qui préconisait, dans son rapport remis en avril dernier, de « *réexaminer attentivement les alternatives à un marché de conception-réalisation* ». Il observait en outre que la participation de l'État serait « *difficilement mobilisable à la hauteur et dans le cadre auxquels il s'était pourtant engagé* ». Il recommandait par ailleurs de commencer avant tout par désaturer la gare de Bordeaux.

© Léo Arcangeli / Région Occitanie

Carole Delga posant la 1re pierre des aménagements ferroviaires GPSO au nord de Toulouse, en avril 2024.

Le projet est évalué à 15,5 milliards d'euros, dont 6 milliards proviendraient de l'État, 40 % des 24 collectivités locales réunies au sein de la GPSO et 20 % de l'Europe. Il prévoit de relier à grande vitesse, dans une première phase, Bordeaux à Toulouse, ainsi que Bordeaux à Dax, et dans une deuxième phase, Dax à l'Espagne.

M.-H. P.

Matthieu Chabanel reconduit au poste de PDG de SNCF Réseau

DR

Le conseil d'administration de SNCF Réseau a renouvelé pour quatre ans, le 4 juin, le mandat de **Matthieu Chabanel** au poste de PDG. L'Autorité de régulation des transports avait rendu le 12 mai un avis positif à cette reconduction, estimant qu'elle est « *compatible avec les exigences d'indépendance qui s'imposent à SNCF Réseau* ». Le ministre des Transports a salué l'action du PDG depuis sa première nomination en octobre 2022. Ce diplômé de l'École Polytechnique et de l'École nationale des Ponts et Chaussés, âgé de 49 ans, sera en effet chargé de mettre en œuvre les objectifs fixés dans le projet de contrat de performance 2024-2033 entre l'État et SNCF Réseau, mis en consultation depuis le 1er juin, avant sa signature attendue à l'automne prochain.

Un nouveau directeur des opérations chez Railpool

DR

Alexander Ketterl vient d'être nommé directeur des opérations (chief operating officer) et membre de comité exécutif de Railpool, le loueur de motrices. Il prendra en charge les opérations de maintenance du groupe allemand, spécialisé dans le matériel électrique. Alexander Ketterl sera aussi responsable de la digitalisation et supervisera le management de projet. La recrue de Railpool a 25 ans d'expérience dans le rail et l'industrie des mobilité. Il a travaillé chez Kiepe Electric, filiale de Knorr-Bremse AG, Il a aussi réalisé une partie de sa carrière chez Bombardier à Vienne et Berlin.

France Urbaine renouvelle ses instances dirigeantes

Jean-Luc Moudenc a été élu fin mai président de France Urbaine. Le maire de Toulouse et président de Toulouse Métropole succède ainsi à Johanna Rolland, maire de Nantes et présidente de Nantes Métropole, qui devient trésorière de l'association. De son côté, **Nathalie Apparé**, maire de Rennes et présidente de Rennes Métropole, a été élue première vice-présidente de France Urbaine qui fédère de grandes villes, agglomérations, communautés et métropoles, soit aujourd'hui 106 membres représentant plus de 30 millions d'habitants.

La SNCF fournisseur officiel du Tour de France

© Wikimédia Commons

La 113e édition du Tour du France, qui s'élancera de Barcelone le 4 juillet 2026, et le Tour de France Femmes, prévu du 1er au 9 août, compte un nouveau fournisseur officiel. Le groupe SNCF vient de signer pour trois ans, un partenariat « *évident* », selon son PDG Jean Castex, qui a rappelé les liens historiques entre voies ferrées et Grande Boucle.

Dessinée, au début du siècle dernier, en fonction des gares, la compétition a aujourd'hui besoin de verdir une image associée à une caravane de voitures. Pour la dernière journée de course, un train spécialement aménagé pour accueillir huit coureurs et cinq accompagnateurs par équipe, les embarquera depuis l'Alpe d'Huez. Ce TGV spécial de 509 places filera sur Paris pour le finish sur les Champs-Elysées, le 26 juillet.

Pour la SNCF, le partenariat est l'occasion de rappeler son rôle de transporteur lors des grosses manifestations sportives ou populaires.

Transdev lance un train quotidien entre Malmö (Suède) et Oslo (Norvège)

© Sydtrafik

Snälltåget, filiale suédoise de Transdev, a lancé le 15 juin une nouvelle liaison ferroviaire transfrontalière quotidienne entre la Suède et la Norvège qui devient le cinquième pays desservi par la compagnie : elle assure déjà des liaisons ferroviaires, de jour ou de nuit, entre la Suède, le Danemark, l'Allemagne et l'Autriche.

Noëmie Loiseau, nouvelle DRH de SNCF Gares & Connexions

DR

Noëmie Loiseau est devenue le 1er juin directrice des Ressources humaines, du management et des risques de SNCF Gares & Connexions. Elle intègre de ce fait le Comex de la filiale de SNCF Réseau.

Titulaire d'un master 2 en ressources humaines, âgée de 50 ans, elle a débuté sa carrière au sein du groupe SNCF, où elle a occupé plusieurs postes dans les RH. Elle était, depuis 2022, DRH de SNCF Connect&Tech.

Christophe Bruchet à la tête de SNCF Optim' services

DR

Christophe Bruchet est devenu, le 1er juin, administrateur de SNCF Optim'services, une entité de la SNCF chargée des prestations de services et de conseils pour ses sociétés et ses salariés. Il succède à Magali Alexandre, nommée directrice d'Intercités.

Diplômé d'un master of sciences de l'université de Bretagne sud et à l'Ecole polytechnique de Montréal, âgé de 49 ans, il était, depuis 2023, DRH de SNCF Gares & Connexions.

Laetitia Balac-Ruscher aux commandes de l'AfrSCM

DR

L'Association francophone de Supply Chain Management (AfrSCM) a nommé **Laetitia Balac-Ruscher** à sa présidence. Diplômée en 1998 de l'ESCP Business School et d'HEC Montréal, complétés par un Master 2 en Logistique et transport internationaux à l'Université Paris Sorbonne, elle fait ses premiers pas au sein du Groupe CAT, alors filiale de Renault. Elle travaille plus tard chez Geodis, puis dans la grande distribution. Elle est aujourd'hui directrice générale, Business Line Fulfilment Solutions, de la société Paragon France & Roumanie.

Deux nouveaux projets pour valoriser la Petite Ceinture

© SNCF Immobilier

Après des appels d'offres lancés en 2025, SNCF Immobilier a retenu deux projets pour valoriser deux sites situés sur la Petite Ceinture à Paris. La société Gabius a été sélectionnée pour son projet Underline qui pourra s'installer sous les voûtes Vaugirard dans le 15e arrondissement. L'espace, de près de 2000 m² accueillera des expositions temporaires ouvertes à tous dans une partie du site, tandis qu'une autre partie sera réservée à des résidences d'artistes et d'artisans. De son côté, l'association l'Ecole comestible déploiera sa « *Maison comestible* », axée sur l'alimentation durable, dans l'ancienne gare de Vincennes et ses abords (20e).

Les occupations sont prévues sur vingt ans. Rappelons que SNCF Immobilier, en lien avec la mairie de Paris, cherche à valoriser les ouvrages implantés sur la Petite ceinture, dont les voies s'étendent sur 32 km et traversent 9 arrondissements.

Vente de billets : Valérie Pécresse tire la sonnette d'alarme

La présidente de la Région Île-de-France et d'IDFM, appelle les députés, le Premier ministre et même le président de la République à se mobiliser. Philippe Tabarot, ministre des Transports, s'est déjà, assure-t-elle, rallié à sa cause. Une modification assez minime de la loi-cadre sur les transports, quand elle sera définitivement adoptée, suffirait à rectifier le tir. Sans modification du texte, la vente de tickets de transport sur l'iPhone sera compromise.

Depuis les JO de Paris 2024, les voyageurs peuvent en effet acheter leurs titres de transport directement depuis l'interface « *Wallet* » de leur iPhone. « *Une première en Europe que nous avons réussi à mettre en place au prix de longues négociations et d'un travail technique titanesque* », commente Valérie Pécresse. Les usagers réalisent désormais ainsi un quart de leurs achats par ce canal, ce qui représente des millions de tickets ou abonnement vendus chaque mois.

La RATP et la SNCF n'ont pas apprécié que ce nouveau canal siphonne leurs ventes et ont saisi l'Autorité de Régulation des transports. L'ART a tranché en leur faveur et exige qu'à la date du 20 août, Apple, qu'elle considère comme une société de transports, arrête les ventes via l'Iphone. Concrètement, si la loi n'est pas modifiée, Apple devra proposer un nouveau parcours d'achat complexe et donc surtout dissuasif, redoute la présidente d'IDFM.

Martin Sion
prend la tête de l'Unife

© Arnaud Février / Alstom

Moins de trois mois après son arrivée à la tête d'Alstom, **Martin Sion**, son directeur général, vient d'être nommé président de l'Unife, l'association créée en 1992 à Bruxelles et qui représente les industriels du ferroviaire. Elle regroupe 120 membres (PME, ETI et champions industriels, fabricants de matériel roulant, d'équipements et d'infrastructures) et onze associations nationales.
Martin Sion succède à Michael Peter, PDG de Siemens. La prochaine AG se tiendra en 2027, du 9 au 10 juin, à Rome.

Valérie Jimenez
élue présidente de l'AFT

DR

Présidente déléguée du Medef Haute-Garonne et présidente des femmes du Medef Haute-Garonne, la présidente du groupe Jimenez cofondé en 1996 avec son mari (plus de 700 salariés, dont 500 conducteurs et conductrices, et 1200 véhicules), a été portée à la tête de l'AFT. Présidente du CRFPTL (Comité Régional pour la Formation Professionnelle Transport-Logistique) Midi-Pyrénées et administratrice de l'AFT depuis près de dix ans, Valérie Jimenez a contribué aux travaux de l'association, notamment sur les sujets d'attractivité des métiers, d'emploi, de compétences, d'inclusion et de mixité.

Antoine Guillou
devient président de Saemes

© Jean Baptiste Gurliat / Ville de Paris

Le conseil d'administration a élu, le 15 juin, **Antoine Guillou** à la présidence de la Saemes, opérateur de stationnement en Île-de-France avec 33 500 places à Paris et sa région. Cet adjoint au maire de Paris, âgé de 37 ans, a été chargé, au cours de ses délégations antérieures, de l'espace public, de la voirie et des mobilités dans le 13e arrondissement, ainsi que de la propreté et de la réduction des déchets à l'échelle de la capitale.
La Ville de Paris rappelle que, dans le cadre de la sortie de la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) d'Île-de-France, elle a procédé au rachat des parts historiques de cette dernière. La participation directe de la Ville de Paris au capital de Saemes passe ainsi de 50,06 % à 50,67 %.

Keolis remporte les bus du Sud Essonne…
Île-de-France Mobilités vient d'attribuer à Keolis l'exploitation du réseau de bus de la DSP 31, à compter du 1er août 2026 pour six ans, renouvelable deux fois un an. Il correspond au Sud de l'Essonne et aux périmètres des Communautés de Communes du Val d'Essonne (CCVE) et des 2 Vallées (CC2V), autour de la branche sud du RER D (direction Malesherbes).
Ce passage du contrat public actuel à une DSP intègre un renforcement de l'offre, plus de lisibilité et un pilotage direct par Île-de-France Mobilités. L'AOM a déjà annoncé vouloir suivre de plus près l'exécution de l'offre, et procéder à des enquêtes de perception terrain auprès des usagers. Ces mesures auront un impact direct sur la rémunération de l'opérateur avec les mises en place de bonus et de malus, comme c'est le cas sur l'ensemble des délégations de service public.

… et deux contrats de bus 100 % électriques au Danemark

DR

L'autorité organisatrice de mobilité Sydtrafik a attribué à Keolis l'exploitation de deux réseaux de bus 100 % électriques dans la région de Jutland, au sud du Danemark. Le montant cumulé de ces deux contrats s'élève à près de 146 millions d'euros.
Le premier contrat devait commencer en juin pour une durée de dix ans, assortie de deux années optionnelles. Keolis doit gérer 15 bus électriques pour environ 33 300 heures commerciales annuelles, générant un chiffre d'affaires estimé à 59 millions d'euros.
Le second contrat commencera en juin 2027 et s'étendra sur dix ans, avec deux options de deux ans chacune. Keolis exploitera 15 bus électriques pour environ 48 800 heures commerciales annuelles, représentant un chiffre d'affaires de 87 millions d'euros.
Ces deux contrats marquent le retour de Keolis dans le Jutland du Sud pour la première fois depuis 2013. Présent au Danemark depuis plus de 20 ans, l'opérateur y exploite actuellement plus de 400 bus et emploie 1800 collaborateurs. Il opère également deux réseaux de tramway, l'un à Aarhus entré en service en 2017, et l'autre à Odense, inauguré en 2022.

Camille Defard nommée directrice des études de la Fabrique de la Cité

DR

La Fabrique de la Cité a annoncé le 16 juin la nomination de **Camille Defard** au poste de directrice des études. Cette diplômée de l'Université Paris-Dauphine, de Sciences Po, et de l'Université Paris-Saclay en économie de l'énergie, est une spécialiste des politiques publiques de l'énergie et du climat. Elle a précédemment exercé pendant quatre ans à l'Institut Jacques Delors, un think tank européen, où elle a été cheffe du Centre énergie et chercheuse en politique de l'énergie, indique La Fabrique de la Cité, créée en 2010 par Vinci pour « *analyser les grands enjeux environnementaux, sociaux et économiques des villes, puis d'identifier et de présenter des solutions aux acteurs publics et aux professionnels des territoires* ».

Jean-Michel Lattes réélu à la présidence de Tisséo Collectivités ...

DR

Les élus du Comité Syndical de Tisséo Collectivités ont réélu fin mai **Jean-Michel Lattes** à la présidence. Le deuxième adjoint au maire de Toulouse (Jean-Luc Moudenc) entame ainsi son troisième mandat à la tête de l'autorité organisatrice des transports publics de l'agglomération toulousaine. Il devrait donc participer à l'inauguration a priori prévue fin 2028 d'un de ses projets phare : la ligne C du métro.

... et Émilion Esnault prend les commandes de Tisséo Voyageurs

DR

Le conseil d'administration de Tisséo Voyageurs a élu le 27 mai **Émilion Esnault** à la présidence de la Régie des transports en commun de l'agglomération toulousaine. Cet ingénieur chez Airbus, diplômé de l'ENSEEIHT, succède à Serge Jop, ancien maire de Saint-Orens. Il est conseiller municipal de Toulouse en 2014 et est, depuis 2020, adjoint au maire chargé de la sécurité.

Rail Europe élargit son réseau

DR

Rail Europe, la plateforme de réservation de trains en Europe, poursuit le développement de son réseau de partenaires ferroviaires avec l'intégration de Leo Express, une compagnie privée tchèque qui propose ses services en République tchèque, en Pologne, en Slovaquie et en Allemagne. Les clients de Rail Europe peuvent désormais réserver directement sur la plateforme des trajets reliant notamment Prague, Cracovie, Varsovie, Ostrava et Olomouc.

« *Ce partenariat constitue la troisième expansion majeure du réseau de Rail Europe depuis le début de l'année, après l'intégration de BritRail et d'European Sleeper* », souligne dans un communiqué la plateforme de distribution.

Trains de nuit : European Sleeper prévoit de nouveaux arrêts

DR

La compagnie European Sleeper a annoncé début juin qu'elle proposera, sur le trajet de son nouveau train de nuit Bruxelles–Cologne–Suisse–Milan, des arrêts supplémentaires à Anvers, Breda et Eindhoven à partir du 14 décembre 2026. Cette nouvelle liaison s'inscrit dans la continuité de la connexion vers Milan déjà annoncée par European Sleeper et dont le lancement est prévu le 9 septembre 2026 entre Bruxelles, Cologne, la Suisse et Milan, indique la compagnie coopérative néerlando-belge dans un communiqué.

Les réservations pour le train de nuit Bruxelles–Pays-Bas–Cologne-Suisse–Milan ont ouvert aujourd'hui. À partir du lundi 14 décembre 2026, les départs depuis Bruxelles, les Pays-Bas et Cologne auront lieu les dimanches, mardis et jeudis soir, avec une arrivée le lendemain matin en-Suisse, à Côme et à Milan. Les trains vers le nord partiront de Milan et de Suisse les lundis, mercredis et vendredis soir, avec une arrivée à Cologne, aux Pays-Bas et à Bruxelles les mardis, jeudis et samedis matin. European Sleeper exploite actuellement des trains de nuit sur les axes Bruxelles–Berlin–Prague et Paris–Berlin, trois fois par semaine sur chaque axe.

L'entreprise de signalisation Mer Mec rachetée par Siemens

© Siemens

Siemens a annoncé le 14 mai, l'acquisition de l'entreprise italienne Mer Mec spécialisée dans la signalisation, l'électrification et les télécommunications pour le secteur ferroviaire. La transaction exclut les investissements de MerMec dans Angelstar, Mont Saint Michel et sa filiale Compagnie des Signaux ou Mer Mec Deutschland.

Les deux parties ont convenu de ne pas dévoiler le montant les conditions financières de la transaction. Les activités de Mer Mec concernées par l'acquisition ont réalisé un chiffre d'affaires d'environ 430 millions d'euros en 2025 et nécessitent l'emploi de 1700 personnes.

Vito Pertosa, le président d'Angelo Holding qui détient Mer Mec, a expliqué la vente de l'entreprise par son départ à la retraite dans neuf mois, sa santé fragile, et sa volonté de pérenniser l'emploi de ses collaborateurs. Le rachat doit être finalisé à la fin de l'année 2026.

Apave s'offre Dekra Rail et confirme son virage vers le ferroviaire

DR

Le spécialiste de la maitrise des risques techniques, humains, environnementaux et numériques Apave a réalisé l'acquisition des activités ferroviaires de Dekra. Elles couvrent les essais, les services de laboratoire et la certification et seront rattachées à Certifer, filiale d'Apave. L'opération comprend Dekra Rail, entité dédiée au ferroviaire aux Pays-Bas et à Taiwan.

L'acquisition est la première lancée dans le cadre du nouveau plan stratégique annoncé début 2026. Il doit permettre à Apave, 1,9 milliards de chiffre d'affaires l'an dernier, 18 500 collaborateurs, de se renforcer sur les marchés à haute technicité et en croissance, comme les transports et la mobilité.

Avec Dekra Rail, il intègre des capacités d'essais de pointe. Aux Pays-Bas, la société est en effet reconnue dans les activités d'organisme notifié, désigné ou d'évaluation et exploite des laboratoires spécialisés fournissant des services de tribologie, d'étalonnage et d'essais des matériaux. Certifer va ainsi pouvoir étendre ses compétences à tous les sous-systèmes ferroviaires. La filiale d'Apave ambitionne de devenir leader mondial des services de tests, inspections et certification dans le rail.

Lancement d'une ligne de car express entre Evry-Courcouronnes et Fontainebleau-Avon

Île-de-France Mobilités a lancé le 26 mai une nouvelle ligne de car express entre Évry-Courcouronnes et Fontainebleau-Avon. Exploitée par Transdev Pays de Fontainebleau, elle relie en moins d'une heure le bassin de vie de Fontainebleau, le pays de Bière, ainsi que le secteur de Ponthierry au pôle d'emplois et universitaire d'Évry-Courcouronnes. La fréquence est de 30 minutes aux heures de pointe, 60 minutes en heures creuses.

« *Les cars feront ainsi deux arrêts à Fontainebleau (dont un pour desservir le Centre hospitalier du Sud Seine-et-Marne), dans les communes de Chailly-en-Bière, Villiers-en-Bière, Pringy et Saint-Fargeau-Ponthierry, avant de prendre l'autoroute A6 pour desservir les gares d'Evry-Courcouronnes et du Bras de Fer* », souligne IDFM dans un communiqué.

Les cars neufs, fonctionnant au bioGNV, sont financés à 100 % par Île-de-France Mobilités à hauteur de 2,6 millions d'euros. L'ouverture de cette nouvelle ligne 7711 s'inscrit dans le cadre de la politique de développement des Bus express en Île-de-France suite à un rapport de François Durovray, président de l'Essonne et ancien ministre des Transports, préconisant le doublement des lignes pour atteindre 97 lignes d'ici à 2030, dont 38 nouvelles, 6 modifiées et 11 renforcées.

SNCF Réseau et Bruitparif reconduisent leur partenariat en Île-de-France

© Olivier Brunet

SNCF Réseau Île-de-France et Bruitparif ont annoncé le 2 juin avoir renouvelé leur partenariat à l'occasion du 30ème Salon des maires d'Île-de-France. « *Ce partenariat, initié en 2017, affirme l'engagement commun de SNCF Réseau et de Bruitparif en faveur de l'information sur le bruit généré par les*

activités ferroviaires en Île-de-France », expliquent les deux entités dans un communiqué. La poursuite du développement et de l'exploitation de ce réseau de mesure est prévu pour suivre l'évolution du bruit ferroviaire dans la région parcourue chaque jour par 6 300 trains.

Des réductions de bruit ont été obtenues au cours de la dernière décennie grâce à des investissements massifs consacrés à la modernisation des infrastructures ferroviaires (voies, aiguillages, ponts...), à la construction d'écrans anti-bruit, au renouvellement des matériels roulants, ou encore au programme d'isolation acoustique des logements, indique encore le communiqué.

Le tunnel percé entre les gares du Nord et de l'Est

DR

Nouvelle étape dans le projet de tunnel piéton entre la gare du Nord et la gare de l'Est. Son percement a été dévoilé le 5 juin. Proches de 500 mètres, les deux gares seront reliées, d'ici mars 2027, en quelques minutes, grâce à ce nouveau souterrain. Il est censé faciliter les correspondances des 800 000 voyageurs qui transitent chaque jour par le « *bipôle* » de Magenta. Ce nouvel ouvrage de cinquante mètres a été réalisé par NGE, qui a relevé le défi technique de creuser à faible profondeur sous le tissu urbain parisien de l'un des quartiers les plus denses de la capitale.

Sa livraison, prévue en mars 2027, correspond à la modernisation du tunnel Château-Landon, qui sera livrée en février, pour une meilleure correspondance avec le réseau métro. Son ouverture au public se fera le même jour que la liaison ferroviaire Charles de Gaulle Express (CDG Express), qui est prévue entre l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle et la gare de l'Est.

Le chantier est financé par l'Etat, la Région Île-de-France, la Ville de Paris, SNCF Gares & Connexions et CDG Express, à hauteur d'environ 70 millions d'euros, dont 30 millions d'euros pour le projet du percement du souterrain.

Une liaison Bruxelles-Strasbourg-Bâle expérimentée en juillet 2027

Bruxelles et Strasbourg bénéficient déjà d'une liaison TGV INOUI, opérée par SNCF Voyageurs et SNCB. Elle va s'étendre jusqu'à Bâle, en Suisse, en partenariat avec les CFF, à titre expérimental, à partir de début juillet 2027. Il sera alors

© N.A.

possible d'emprunter le TGV INOUI entre Bâle et Bruxelles-Midi avec les mêmes arrêts intermédiaires que la desserte actuelle. Les allers et retours seront proposés les vendredis, samedis et dimanches.

Le prolongement permettra aussi aux voyageurs suisses de rejoindre Londres via une correspondance à Lille ou de poursuivre leur voyage vers les Pays-Bas depuis Bruxelles.

Le coût de HS2, deuxième LGV britannique, s'envole

© HS2

Le projet de ligne à grande vitesse HS2, qui doit relier Londres à Birmingham, dans les Midlands de l'Ouest (Angleterre), voit son coût déraper au fil des années. « *Le coût prévu de l'achèvement de la HS2 se situe finalement entre 87,7 milliards et 102,7 milliards de livres (entre 101 et 118 milliards d'euros)* » a ainsi annoncé en mai Heidi Alexander. La ministre des Transports l'explique pour les deux tiers par une mauvaise évaluation des travaux à réaliser et un manque d'efficacité et pour l'autre tiers par l'inflation.

Le projet a déjà été plusieurs fois remanié. Initialement conçu pour desservir les grandes villes du nord de l'Angleterre, son terminus se situe désormais à Birmingham, et non plus Manchester et Leeds. Nouveau coup de rabot, le gouvernement britannique a décidé que la vitesse des trains sera limitée à 320 km/h au lieu de 360 km/h pour compresser les coûts.

La possibilité d'abandonner le projet a été analysée mais coûterait quasiment autant que de l'achever, a également indiqué la ministre, fustigeant la gestion du dossier par les précédents gouvernements conservateurs. Les trains ne devraient pas commencer à circuler avant 2036, voire 2039.

Angleterre. Vinci construira le site de maintenance de la LGV britannique HS2

© HS2 Ltd

Vinci Construction a annoncé le 13 mai avoir été choisi, via sa filiale Taylor Woodrow, par HS2 Ltd pour construire le centre de maintenance et de contrôle de la future ligne à grande vitesse britannique High Speed 2 (HS2). Le montant du contrat s'élève à 990 millions d'euros et bénéficiera également à Aureos Rail qui fait partie du groupement. Le projet englobe la conception, la construction, les essais et la mise en service du site.

Le dépôt de Washwood Heath sera installé sur une ancienne friche industrielle de 70 hectares, au nord-est de Birmingham. Il comprendra notamment un bâtiment de maintenance, une installation de lavage des rames, un bâtiment d'inspection automatique des véhicules, des voies de remisage ainsi qu'une voie d'essai. Le site accueillera aussi le centre de contrôle opérationnel de l'ensemble du réseau HS2.

Près de 500 emplois devraient être créés pendant la phase de construction du site qui emploiera un millier de personnes lorsqu'il fonctionnera.

Angleterre. Colas Rail remporte la signalisation de la ligne Portishead - Pill

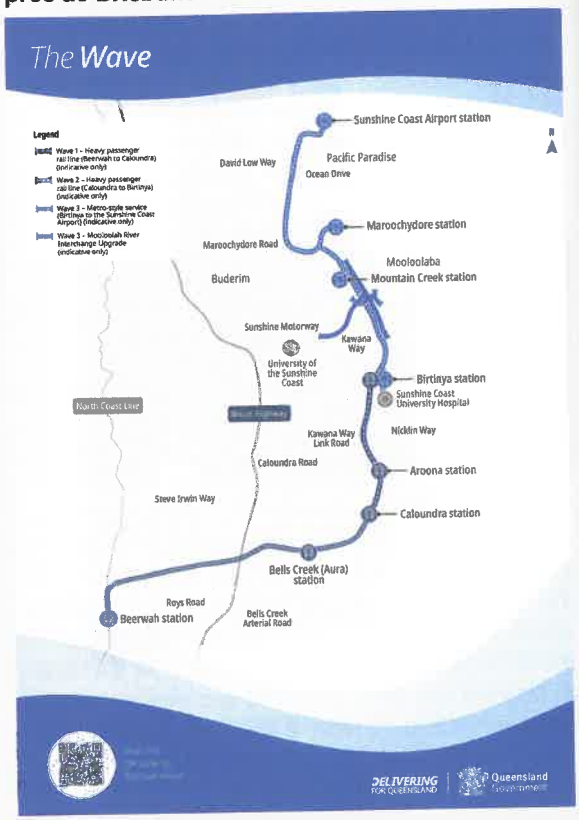
© Network Rail

Colas Rail UK a annoncé le 26 mai, avoir remporté auprès de Network Rail, le contrat d'installation de la signalisation, de l'alimentation électrique et des télécommunications de la ligne Portishead – Pill, en partie fermée.

D'un montant de 18,4 millions d'euros, ce contrat s'inscrit dans le cadre du projet de MetroWest (phase 1b) dans le Somerset, au nord-ouest de Bristol.

Les travaux concernent notamment la réouverture de 4,5 km de voie ferrée désaffectée entre Pill et Portishead, l'installation d'une nouvelle communication à Pill, la remise en service du quai n° 3 à la gare de Pill, l'extension de la signalisation au-delà de l'embranchement d'Ashton et l'installation d'un nouveau réseau de télécommunications à fibre optique. Les travaux, commencés en avril 2026, seront livrés en mars 2028.

Australie. Alstom retenu pour installer l'ETCS 2 près de Brisbane



© Queensland government

Alstom a annoncé le 1er juin avoir remporté un contrat pour la fourniture d'un système de signalisation ETCS de niveau 2, Onvia Control sur le secteur 1 nord de la ligne Sunshine Coast de Brisbane, dans l'état du Queensland en Australie.

La première tranche du contrat-cadre, attribué à Alstom par le ministère des Transports et des Routes principales du Queensland, s'élève à 69 millions d'euros pour la phase 1 du projet The Wave.

Il s'agit de préparer les infrastructures ferroviaires aux Jeux olympiques et paralympiques qui se dérouleront à Brisbane en 2032.

L'ETCS 2 par radio doit permettre d'augmenter la capacité du secteur 1 nord de la ligne Sunshine Coast. Il sera déployé sur des tronçons déjà existants et nouvellement construits de la North Coast Line jusqu'à la Sunshine Coast, sans interrompre le service voyageurs.

Chili. Colas remporte les systèmes électriques de la future ligne 9 de Santiago au Chili

© Colas

Colas Rail a annoncé, le 25 juin, avoir remporté le contrat portant sur les études, la fourniture, l'installation et la mise en service des systèmes électriques, ainsi que du système SCADA (Supervisory Control and Data Acquisition) de la future ligne 9 du métro de Santiago au Chili. Le montant de ce contrat s'élève à environ 104 millions d'euros.

Colas Rail construira notamment un centre de distribution, huit sous-stations de redressement, trente-neuf postes d'éclairage et de force, et installera le système SCADA dédié à l'énergie, à la traction et à la logique de traction. L'entreprise assurera la maintenance de l'ensemble des installations pendant 20 ans.

Longue de 27 km, la ligne 9 traversera la capitale chilienne selon un axe nord-sud, desservant 19 stations, et offrant des correspondances avec sept lignes existantes du réseau. Elle représente un investissement global estimé à 2,5 milliards d'euros. La mise en service du premier tronçon est prévue à l'horizon 2030.

France. Lille confie la rénovation de ses VAL à Safra

DR

Safra a annoncé le 9 juin, que la Métropole Européenne de Lille avait sélectionné Safra Services, la filiale du groupe français spécialisée dans la maintenance, pour rénover les 60 rames de métro VAL 208 AG destinées à la ligne 2 du réseau.

Le contrat, d'une durée de 6 ans, représente un chiffre d'affaires de 41,6 milliions d'euros. La phase d'étude, prévue pour préparer les travaux, commencera cette année et représentera 4000 heures de travail.

La rénovation débutera en 2027 et se poursuivra jusqu'en 2031, au rythme de 12 rames par an. L'opération mobilisera une trentaine de salariés. Mises en service à partir de 1999, les 60 rames VAL 208 AG (pour Ancienne génération) du réseau ilévia approchent aujourd'hui des 2,5 millions de kilomètres parcourus.

Plutôt que de les remplacer, la Métropole Européenne de Lille a choisi de les rénover en profondeur pour leur permettre d'atteindre 4 millions de kilomètres et 45 ans d'exploitation, soit une prolongation de 15 ans de durée de vie.

Pays nordiques. EuroMaint remporte 300 millions de contrats en Suède et en Norvège

© CAF

CAF a annoncé le 12 mai que sa filiale de maintenance ferroviaire dans le nord de l'Europe, EuroMaint, s'est vu confier l'entretien de la flotte régionale (99 automotrices X61) dans le cadre du contrat d'exploitation et d'entretien des services ferroviaires régionaux de Pågatågen, attribué à l'opérateur VR Sverige, par Skånetrafiken l'Autorité des transports publics de la région de Scanie (Skåne) en Suède. La plupart des opérations de maintenance seront effectuées au dépôt Raus à Helsingborg. Le contrat commencera en décembre 2027 pour une durée de neuf ans.

Par ailleurs, dans le fret, l'opérateur logistique Green Cargo a renouvelé son contrat pluriannuel avec EuroMaint pour maintenir sa flotte de locomotives Rc/Rd. L'accord couvre à la fois l'entretien et la fourniture de composants clés. La maintenance se fera dans les sites d'EuroMaint à Luleå et Malmö.

Enfin, en Norvège, Bane NOR, le gestionnaire national de l'infrastructure ferroviaire, a attribué à EuroMaint, un nouveau contrat d'entretien du matériel destiné aux travaux ferroviaires pour une durée minimale de quatre ans.

L'ensemble de ces trois contrats représente un montant d'environ 300 millions d'euros.

EuroMaint avait été acheté par CAF en juin 2019. Cette entreprise suédoise, déjà spécialisée dans la maintenance ferroviaire, et valorisée alors à hauteur de 80 millions d'euros, avait réalisé un chiffre d'affaires de 150 millions en 2018, et comptait alors presque 1000 salariés